



**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Landesgericht Steyr (Austria)
w dniu 17 listopada 2025 r. – DQ/Volkswagen AG**

(Sprawa C-732/25, Volkswagen)

(C/2026/1064)

Język postępowania: niemiecki

Sąd odsyłający

Landesgericht Steyr

Strony w postępowaniu głównym

Strona inicjująca postępowanie: DQ

Druga strona postępowania: Volkswagen AG

Pytania prejudycjalne

- 1) a) Czy art. 5 ust. 2 w związku z art. 3 ust. 10 rozporządzenia nr 715/2007/WE ⁽¹⁾ i art. 3 rozporządzenia wykonawczego 692/2008/WE ⁽²⁾ należy interpretować w ten sposób, że w przypadku pojazdu z silnikiem wysokoprężnym objętego zakresem zastosowania rozporządzenia 715/2007/WE, w którym zainstalowane są układy: recyrkulacji spalin (EGR) i oczyszczania spalin (SCR), zakwalifikowanie jako urządzenia ograniczającego skuteczność działania w rozumieniu art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007/WE ma opierać się na tym, że ograniczana jest skuteczność układu kontroli emisji w jego całości (we wszystkich istniejących układach recyrkulacji spalin i ich oczyszczania), czy też na tym, że ograniczona zostaje skuteczność poszczególnych elementów konstrukcyjnych (np. „okna termicznego”, katalizatora SCR) jako oddzielnych układów kontroli emisji?
- b) Czy art. 3 pkt 10 i art. 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 715/2007/WE należy interpretować w ten sposób, że ograniczenie skuteczności układu kontroli emisji w normalnych warunkach jazdy – niezależnie od tego, czy chodzi o poszczególny element konstrukcji czy o układ w jego całości (zob. pytanie 1 lit. a)) – jest jedynym czynnikiem przesądzającym o zakwalifikowaniu go jako niedozwolonego urządzenia ograniczającego skuteczność działania, czy też konieczne jest również przekroczenie (co najmniej) jednej z dopuszczalnych wartości emisji wymienionych w załączniku I do rozporządzenia nr 715/2007/WE?
- 2) Na wypadek gdyby w rozumieniu pytań zadanych w pkt 1 należało brać za podstawę układ kontroli emisji zanieczyszczeń w jego całości:
 - a) Czy wykładni art. 5 ust. 2 w związku z art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 w odniesieniu do ciężaru przedstawienia okoliczności faktycznych należy dokonywać w ten sposób, że nabywca pojazdu z silnikiem wysokoprężnym wywiązuje się ze spoczywającego na nim ciężaru przedstawienia okoliczności faktycznych co do istnienia zabronionego urządzenia ograniczającego skuteczność działania, jeżeli podnosi istnienie jednego elementu konstrukcyjnego (np. „okna termicznego”), który zmniejsza skuteczność działania układu kontroli emisji zanieczyszczeń w zwykłych warunkach jazdy, i czy na producencie pojazdu spoczywa wówczas ciężar przedstawienia okoliczności faktycznych co do tego, że cały układ łącznie nie powoduje zmniejszenia skuteczności działania układu kontroli emisji zanieczyszczeń, czy też nabywca musi też podnieść niewystępowanie innych elementów konstrukcyjnych, które kompensują wspomniany niekorzystny efekt?

⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. 2007, L 171, s. 1).

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. 2008, L 199, s. 1).

- b) Czy w przypadku spoczywania na nabywcy obowiązku przedstawienia okoliczności faktycznych odnoszących się do całego układu, z którym to obowiązkiem powiązany jest na gruncie prawa krajowego ciężar dowodu, art. 5 ust. 2 w związku z art. 3 pkt 10 rozporządzenia nr 715/2007 należy interpretować w ten sposób, że nawet przepis krajowy, który w takim przypadku zobowiązuje producenta do współpracy przy ustalaniu stanu faktycznego, nie jest mimo to zgodny z prawem Unii, w szczególności z zasadą skuteczności, a wskutek tego ciężar dowodu w tym zakresie spoczywa na mocy prawa Unii na producencie?
- 3) Czy wykładni art. 3 pkt 10, art. 4 ust. 2 i art. 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 715/2007 w związku z art. 3 rozporządzenia wykonawczego nr 692/2008 należy dokonywać w ten sposób, że części pojazdu z silnikiem wysokoprężnym mające potencjalny wpływ na emisję zanieczyszczeń muszą być tak zaprojektowane, zbudowane i zamontowane, aby zagwarantować nieprzekraczanie wartości dopuszczalnych emisji określonych w załączniku I do rozporządzenia nr 715/2007 nie tylko podczas wymaganych badań w ramach mającej zastosowanie w poszczególnych przypadkach procedury homologacji typu (w niniejszej sprawie: badania przy zastosowaniu nowego europejskiego cyklu jezdny), lecz również w rzeczywistych warunkach jazdy przy normalnej eksploatacji pojazdu (w rzeczywistym ruchu drogowym)?
-